Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10738

20. 05. 98

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge und zur entsprechenden Anpassung anderer luftrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Mit diesem Gesetz wird die seit 1960 bestehende „Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die fachliche Untersuchung von Unfällen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen" vom 16. August 1960 (BAnz Nr. 163 vom 25. August 1960) abgelöst.

Grundlage ist die Richtlinie 94/56/EWG des Rates vom 21. November 1994 über die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (ABl. EG L 319 S. 14). Sie wird mit diesem Gesetz in nationales deutsches Recht umgesetzt.

Mit dem Gesetz soll zugleich die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und die vom Rat der EG geforderte weitestmögliche Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle von allen nationalen Behörden erreicht werden, die funktionell für die Erlaubnis-/Genehmigungserteilung und die entsprechenden Aufsichten im Bereich der deutschen Luftfahrt zuständig sind.

B. Lösung

Bisher war die Unfalluntersuchungsstelle zuerst ein funktionaler Bereich des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA), in jüngster Zeit unmittelbar dem Bundesministerium für Verkehr zugeordnet, jedoch organisatorisch weiterhin dem LBA angegliedert. Nunmehr wird eine weitestgehend unabhängige selbständige „Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung" (BustFlug) geschaffen, die der Fach- und Dienstaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr untersteht. Ihre funktionelle Unabhängigkeit auch vom Bundesministerium für Verkehr wird durch geeignete normative Regelungen sichergestellt.

C. Alternativen

Auf Grund des Umsetzungsbefehls der o. g. Richtlinie und der bisherigen Rechtslage in Deutschland gibt es keine sinnvolle Alternative.

Die vom Rat der EG gesetzte Umsetzungsfrist (21. November 1996) konnte wegen der Organisations-Untersuchung beim LBA und der damit verbundenen Haushaltsfragen nicht eingehalten werden.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Die Tätigkeit der neuen Bundesstelle bleibt dieselbe wie die der bisherigen Flugunfalluntersuchungsstelle. Zusätzliche Ausgaben entstehen daher nicht.

2. Vollzugsaufwand

Durch die geänderte Organisationsstruktur und die erweiterte Aufgabenstellung werden sich geringe Mehrkosten für den Bund ergeben. Sie werden erforderlichenfalls durch Personaleinsparungen kompensiert werden.

Den Ländern entstehen voraussichtlich keine Kosten, da das Untersuchungsverfahren selbst sich nicht ändert.

E. Sonstige Kosten

Die Wirtschaft wird durch das Gesetz nicht mit Kosten belastet.

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 950 01 – Lu 33/98

Bonn, den 19. Mai 1998

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen
und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge
und zur entsprechenden Anpassung anderer luftrechtlicher Vorschriften

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 725. Sitzung am 8. Mai 1998 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge und zur entsprechenden Anpassung anderer luftrechtlicher Vorschriften *)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Inhaltsübersicht

Artikel 1
Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz/FlUUG)

Inhaltsübersicht

*) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 94/56/EWG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 319 S. 14)

ERSTER ABSCHNITT

Anwendungsbereich

§ 1
Anwendungsbereich des Gesetzes

(1) Dieses Gesetz gilt für die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge, die sich im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ereignen, und für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von personenbezogenen Daten, die in diesem Zusammenhang anfallen.

(2) Wird die Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung eines in der Bundesrepublik Deutschland eingetragenen oder hergestellten oder von einem deutschen Halter betriebenen Luftfahrzeugs, der oder die sich im Ausland oder außerhalb staatlichen Hoheitsgebietes ereignet hat, nicht von einem anderen Staat durchgeführt, ist dieses Gesetz anzuwenden vorbehaltlich im Einzelfall zwingend anzuwendenden ausländischen Rechts.

(3) Unfälle und Störungen, an denen zivile und militärische Luftfahrzeuge beteiligt sind, werden federführend von der zivilen Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung untersucht (§ 4). Für Fälle, die überwiegend militärische Belange berühren, wird zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium der Verteidigung eine geeignete Regelung getroffen.

§ 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet:

Unfall

Ein Ereignis bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei:

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
   - an Bord eines Luftfahrzeugs oder
   - durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil vom Luftfahrzeug gelöst hat, oder
   - durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls eines Luftfahrzeugs,

   es sei denn, daß der Geschädigte sich diese Verletzungen selbst zugefügt hat oder diese ihm von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere von dem Unfall unabhängige Ursache haben, oder daß es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen hatten,

   oder

2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und
   - dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften beeinträchtigt sind und
   - die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde;

   es sei denn, daß nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör, oder daß der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut,

   oder

3. das Luftfahrzeug vermißt wird oder nicht zugänglich ist.

Störung

Ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.

Schwere Störung

Ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, dessen Umstände darauf hindeuten, daß sich beinahe ein Unfall ereignet hätte (Beispiele für schwere Störungen sind im Anhang aufgeführt).

Tödliche Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die unmittelbar bei dem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall ihren Tod zur Folge hat.

Schwere Verletzung

Eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von 7 Tagen nach der Verletzung erfordert

   oder

2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase)

   oder

3. Rißwunden mit schweren Blutungen oder Verletzungen von Nerven, Muskeln- oder Sehnensträngen zur Folge hat

   oder

4. Schäden an inneren Organen verursacht hat

   oder

5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche zur Folge hat

   oder

6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.

Ursachen

Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben.

Untersuchungsführer

Eine Person, der auf Grund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird.

Untersuchungsfachkraft

Eine Person, die auf Grund ihrer Qualifikation Untersuchungstätigkeiten unter Aufsicht des Untersuchungsführers ausübt.

Eintragungsstaat

Staat, in dessen Luftfahrzeugregister das Luftfahrzeug eingetragen ist.

Herstellerstaat

Der Staat, der die luftrechtliche Aufsicht über das Unternehmen führt, welches für die Endmontage des Luftfahrzeugs verantwortlich ist.

Halterstaat

Der Staat, in dem der Halter eines Luftfahrzeugs seinen Hauptgeschäftssitz oder, falls kein Geschäftssitz besteht, seinen Hauptwohnsitz hat.

Entwurfsstaat

Der Staat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Geschäftssitz des Unternehmens befindet, welches den Konstruktionsentwurf für das Luftfahrzeugmuster hergestellt hat.

Sicherheitsempfehlung

Vorschlag zur Verhütung von Unfällen und Störungen, den die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung auf der Grundlage von Fakten und Informationen unterbreitet, die sich während der Untersuchung ergeben hatten.

§ 3

Zweck und Gegenstand der Untersuchung

(1) Unfälle und Störungen unterliegen einer Untersuchung mit dem ausschließlichen Zweck, nach Möglichkeit die Ursachen aufzuklären, mit dem Ziel, künftige Unfälle und Störungen zu verhüten. § 18 Abs. 4 und 5 bleibt unberührt.

(2) Die Untersuchungen dienen nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

(3) Der Untersuchung unterliegen alle Unfälle und schweren Störungen, die sich beim Betrieb folgender Luftfahrzeuge ereignet haben:

- alle Flugzeuge während ihres Betriebs in einem Luftfahrtunternehmen,
- Flugzeuge mit einer Höchstmasse über 2 000 kg während ihres Betriebs außerhalb eines Luftfahrtunternehmens,
- Drehflügler,
- Luftschiffe,
- Ballone.

(4) Unfälle und schwere Störungen von

a) Flugzeugen mit einer Höchstmasse bis 2 000 kg, wenn sich der Unfall oder die Störung nicht während des Betriebs in einem Luftfahrtunternehmen ereignet hat, und von

   Segelflugzeugen und Motorseglern

   werden nur dann untersucht, wenn die Bundesstelle hiervon neue Erkenntnisse für die Sicherheit in der Luftfahrt erwartet;

b) anderen als den in Absatz 3 und unter Buchstabe a genannten Luftfahrzeugen können untersucht werden, wenn die Bundesstelle hiervon bedeutende Erkenntnisse für die Sicherheit in der Luftfahrt erwartet.

(5) Auf Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen ist Absatz 4 Buchstabe b entsprechend anzuwenden.

ZWEITER ABSCHNITT

Organisation

§ 4

Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung

(1) Zur Untersuchung von Unfällen und Störungen in der zivilen Luftfahrt wird im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung errichtet. Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt den Sitz der Bundesstelle und regelt ihren Aufbau. Die Bundesstelle wird von ihrem Direktor geleitet. Verwaltungsangehörige der Bundesstelle sind im übrigen die Beamten, Angestellten und Arbeiter. Die Beamten sind unmittelbare Bundesbeamte.

(2) Die Bundesstelle nimmt ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig wahr insbesondere von jenen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal, die Flugsicherung und den Flugplatzbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen natürlichen und juristischen Personen, deren Interessen mit den Aufgaben der Bundesstelle kollidieren könnten.

(3) Weisungen hinsichtlich der Einleitung/Nichteinleitung sowie des Inhalts und des Umfangs einer Unfalluntersuchung sowie des Untersuchungsberichts oder der Sicherheitsempfehlung dürfen der Bundesstelle nicht erteilt werden; die Bundesstelle darf gleichwohl erteilte Weisungen nicht befolgen.

(4) Dem Leiter der Bundesstelle sind die Untersuchungsführer, Untersuchungsfachkräfte und weitere Fachkräfte unterstellt. Die Bundesstelle kann sich geeigneter privater Personen als Beauftragte für Unfalluntersuchung bedienen, die im Einzelfall nach Weisung der Bundesstelle und unter ihrer Fachaufsicht als deren Hilfsorgane arbeiten. Die Bundesstelle bestimmt den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeit sowie ihre Rechte und Pflichten nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Beauftragten erhalten aus Mitteln der Bundesstelle Reisekostenvergütung nach den für Bundesbeamte geltenden Vorschriften und eine Entschädigung, die vom Bundesministerium für Verkehr festgesetzt wird.

(5) Der Leiter der Bundesstelle und die Untersuchungsführer dürfen neben ihrem Amt kein anderes besoldetes Amt, kein Gewerbe und keinen Beruf ausüben und weder der Leitung oder dem Aufsichtsrat oder Verwaltungsrat eines auf Erwerb gerichteten Unternehmens noch einer gesetzgebenden Körperschaft des Bundes oder eines Landes angehören. Sie dürfen nicht gegen Entgelt außergerichtliche Gutachten abgeben. Sie dürfen keiner der in Absatz 2 genannten Behörden oder Einrichtungen angehören, sie vertreten, sie beraten oder für sie als Gutachter oder Sachverständige tätig werden.

(6) Der Leiter der Bundesstelle und die Untersuchungsführer müssen über umfassende technische und betriebliche Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Luftfahrtwesens verfügen sowie für die Befähigung zur Leitung einer umfangreichen Unfalluntersuchung ausreichend geschult sein. Die Bundesstelle hat dafür Sorge zu tragen, die fachlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Untersuchungsführer, der Untersuchungsfachkräfte und der weiteren Fachkräfte zu erhalten und der Entwicklung anzupassen.

§ 5

Zusammenarbeit mit anderen Staaten

(1) Wird ein Unfall oder eine Störung eines von diesem Gesetz erfaßten Luftfahrzeugs außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes durch eine ausländische Behörde untersucht, so kann die Bundesstelle einen bevollmächtigten Vertreter zur Teilnahme an der Untersuchung entsenden, wenn die Untersuchung eines vergleichbaren Ereignisses in der Bundesrepublik Deutschland nicht mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen werden würde. In diesem Fall sind auf Vorschlag des Halters ein oder mehrere Berater des bevollmächtigten Vertreters dem Staat, der die Untersuchung durchführt, zu benennen. Gleiches gilt für die Teilnahme von Vertretern des Herstellers des Luftfahrzeuges oder seiner Teile. Die Bundesstelle übermittelt der ausländischen Behörde alle verfügbaren erforderlichen Informationen; der Empfänger ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu deren Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind.

(2) Bei Bedarf kann die Bundesstelle die zuständigen Stellen anderer Staaten darum ersuchen, zur Verfügung zu stellen:

1. Anlagen, Einrichtungen und Geräte für
   a) die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Untersuchung wichtigen Gegenständen,
   b) die Auswertung der Aufzeichnungen der Flugschreiber,
   c) die elektronische Speicherung und Auswertung von Unfalldaten;
2. Untersuchungsfachkräfte für bestimmte Aufgaben anläßlich der Untersuchung eines Unfalls von besonderer Bedeutung und Schwere.

(3) Die Bundesstelle kann anderen Staaten diese Hilfe auf Ersuchen gewähren. Sie wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kostenlos gewährt. Die Regelung in Absatz 1 Satz 4 gilt entsprechend.

§ 6

Unterrichtung ausländischer Staaten und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

(1) Ereignet sich im Geltungsbereich dieses Gesetzes ein Unfall oder eine schwere Störung, unterrichtet die Bundesstelle unverzüglich auf dem schnellstmöglichen Wege

1. den Eintragungsstaat,
2. den Halterstaat,
3. den Herstellerstaat,
4. den Entwurfsstaat des Luftfahrzeugs und
5. bei Luftfahrzeugen mit einer Höchstmasse von mehr als 2250 kg die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation.

(2) Form und Inhalt der Unterrichtung richten sich nach den international üblichen Verfahren. Soweit die Unterrichtung sich auf personenbezogene Daten erstreckt, ist § 26 Abs. 4 anzuwenden.

§ 7

Unterrichtung anderer Behörden

Begründen im Verlauf der Untersuchung ermittelte Tatsachen die Annahme, daß eine strafbare Handlung vorliegt, die im Zusammenhang mit dem Unfall oder der schweren Störung beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge steht oder die von erheblicher Bedeutung ist, unterrichtet die Bundesstelle die für die Luftsicherheit zuständige Behörde und die zuständigen Strafverfolgungsbehörden. Sie kann zu diesem Zweck auch personenbezogene Daten übermitteln.

DRITTER ABSCHNITT

Untersuchung

§ 8

Untersuchungsstatus

(1) Die Untersuchung durch die Bundesstelle hat grundsätzlich Vorrang vor allen anderen fachlichtechnischen Untersuchungen für andere als die in § 3 genannten Ziele und Zwecke. Die Befugnisse der Strafverfolgungsbehörden und der zur Strafverfolgung berufenen Gerichte bleiben unberührt.

(2) Überschneidungen mit anders gerichteten Interessen im Einzelfall sind durch zielgerichtete und zweckmäßige Zusammenarbeit der Bundesstelle mit anderen beteiligten Behörden zu ordnen.

§ 9

Untersuchungsverfahren

(1) Das Untersuchungsverfahren umfaßt die gesamte Tätigkeit der Bundesstelle, die auf die Ermittlung der ursächlichen Zusammenhänge eines Unfalles oder einer Störung sowie auf die Feststellung der dafür maßgebenden Ursachen gerichtet ist. Es endet mit der Zusammenfassung der Ergebnisse der Untersuchung in einem Untersuchungsbericht und seiner Veröffentlichung.

(2) Die Bundesstelle bestimmt den Umfang der Untersuchung anhand des Ausmaßes und der Art des Unfalls oder der Störung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse, die sich voraussichtlich für die Verbesserung der Sicherheit gewinnen lassen. Sie ist dabei vorbehaltlich anderer Vorschriften dieses Gesetzes an keine Form gebunden. Das Verfahren ist einfach und zweckmäßig durchzuführen.

§ 10

Einleitung der Untersuchung

(1) Im Einzelfall bestimmt die Bundesstelle einen Untersuchungsführer, der die Untersuchung leitet.

(2) Der Untersuchungsführer trifft unverzüglich die zur Erfüllung des Untersuchungszwecks notwendigen Maßnahmen.

§ 11

Untersuchungsbefugnisse

(1) Der Untersuchungsführer, die Untersuchungsfachkräfte und die Beauftragten für Unfalluntersuchung sind zur Erfüllung des Untersuchungsauftrages nach § 3 im Benehmen mit der örtlich zuständigen Strafverfolgungsbehörde befugt, alle Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere

1. ungehinderter Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung, zu seinem Wrack und zu Teilen derselben, Grundstücke und beschädigte Wohnungen zu betreten und zu besichtigen; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Grundgesetz) wird insoweit eingeschränkt;
2. sofortige Spurenaufnahme und Entnahme von Trümmern, Bauteilen und Bestandteilen der Ladung zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken,
3. sofortiger Zugang zu Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Luftfahrzeug und bei der Flugsicherung, Ansichnahme dieser Gegenstände und ihre Auswertung sowie Zugang zu sonstigen Aufzeichnungen und deren Auswertung,
4. Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Opfer (Tote, Verletzte) oder von entsprechenden Proben,
5. Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligten Personen oder von entsprechenden Proben,
6. sachdienliche Information durch ungehinderte Einsichtnahme in die sachbezogenen schriftlichen Unterlagen des Eigentümers, des Halters und des Herstellers des Luftfahrzeugs und seiner Teile sowie der für die Zivilluftfahrt und den Flugplatzbetrieb zuständigen Behörden und ggf. die Anfertigung entsprechender Kopien,

soweit dies zur Erreichung des Untersuchungszwecks erforderlich ist.

(2) Der Untersuchungsführer ist im Einvernehmen mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde befugt, eine Autopsie der sterblichen Überreste von Besatzungsmitgliedern und anderen Insassen des Luftfahrzeugs zu verlangen, wenn der begründete Verdacht besteht, daß gesundheitliche Störungen Ursache des Unfalls sein können, oder wenn die Untersuchung des Insassenschutzes vor tödlichen Verletzungen (Überlebensaspekte) dies erfordert. Die Leichenöffnung und die Ausgrabung einer beerdigten Leiche werden vom Richter beim Amtsgericht angeordnet; der Untersuchungsführer ist zu der Anordnung befugt, wenn der Untersuchungserfolg durch Verzögerung gefährdet würde. § 87 Abs. 1 bis 3 und 4 Satz 2 der Strafprozeßordnung gelten entsprechend.

(3) Die Sicherstellung von als Nachweismittel geeigneten Spuren und Gegenständen hat in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde zu erfolgen. Dies gilt insbesondere für solche Nachweismittel, die für einen erfolgreichen Ausgang der Untersuchung sofort gesichert und ausgewertet werden müssen wie die Identifizierung und Untersuchung der Opfer und die Aufzeichnungsanlagen.

§ 12

Unfallstelle

(1) Die Unfallstelle ist frühestmöglich wirksam gegen den Zutritt Dritter abzusperren. Unbefugte dürfen die Unfallstelle nicht betreten. Über den Zutritt zur abgesperrten Unfallstelle entscheidet der Untersuchungsführer in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde.

(2) Die Unfallstelle, die Unfallspuren sowie sämtliche Wrackteile, Trümmerstücke und sonstiger In-

halt des Luftfahrzeugs dürfen bis zur Freigabe (§ 13) durch den Untersuchungsführer nicht berührt oder verändert werden. Gestattet sind lediglich

a) Löschmaßnahmen, möglichst ohne die Lage der in Satz 1 genannten Gegenstände zu verändern,

b) Maßnahmen zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr,

c) Bergung und Erste-Hilfe-Maßnahmen an Verletzten möglichst unter gleichzeitiger schriftlicher und bildlicher Dokumentierung ihrer Lage auf der Unfallstelle oder im Verhältnis zur Unfallstelle.

Unzweifelhaft Tote und ihre Überreste sind bis zur Freigabe durch den Untersuchungsführer unverändert liegen zu lassen.

§ 13

Freigabe der Unfallstelle und des Luftfahrzeugs

Über die Freigabe der Unfallstelle, des Luftfahrzeugs, des Wracks oder seiner Teile, der Ladung und etwaiger Opfer entscheidet der Untersuchungsführer in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde.

§ 14

Teilnehmer am Untersuchungsverfahren

(1) Am Untersuchungsverfahren nehmen auf ihr Verlangen je ein bevollmächtigter Vertreter nichtdeutscher Staaten teil (Teilnehmer), und zwar

1. des Eintragungsstaates, des Entwurfsstaates, des Herstellerstaates sowie des Halterstaates;
2. von weiteren Staaten mit Zustimmung der Bundesstelle.

(2) Die bevollmächtigten Vertreter sind berechtigt, Berater hinzuzuziehen, die unter der Aufsicht des Untersuchungsführers an der Untersuchung in einem Umfang teilnehmen dürfen, der es dem bevollmächtigten Vertreter ermöglicht, seine Mitwirkung so wirkungsvoll wie möglich zu gestalten.

(3) Die Teilnahme an der Untersuchung erstreckt sich unter der Aufsicht des Untersuchungsführers auf alle Bereiche der Untersuchung, insbesondere auf

1. die Besichtigung der Unfallstelle,
2. die Untersuchung des Luftfahrzeugs oder seines Wracks,
3. die Einsicht in die Ergebnisse der Zeugenbefragungen mit der Möglichkeit, Befragungen zu weiteren Sachbereichen vorzuschlagen,
4. den schnellstmöglichen Zugang zu allen wesentlichen Nachweismitteln,
5. den Erhalt von Ablichtungen aller sachdienlichen Dokumente,
6. die Teilnahme an den Auswertungen vorgeschriebener Aufzeichnungen,
7. die Teilnahme an weiterführenden Untersuchungen einschließlich der Beratungen über die Ergebnisse, Ursachen und Sicherheitsempfehlungen,
8. Anregungen zum Untersuchungsumfang.

Die Teilnahme der Vertreter von Staaten nach Absatz 1 Nr. 2 kann auf solche Bereiche beschränkt werden, für die die Bundesstelle ihre Zustimmung erteilt hat.

(4) Der Untersuchungsführer kann Sachverständige und Helfer als Verwaltungshelfer hinzuziehen. Der Umfang ihrer Mitwirkung wird vom Untersuchungsführer bestimmt.

(5) Bei der Untersuchung gefährlicher Begegnungen bedient sich der Untersuchungsführer von ihm ausgewählter Sachverständiger mit hoher flugsicherungsfachlicher Qualifikation, vornehmlich der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

(6) Die Einleitung und Durchführung der Untersuchung an der Unfallstelle ist nicht von der Anwesenheit der Teilnehmer und deren Beratern abhängig.

(7) Teilnehmer und deren Berater, Sachverständige und Helfer dürfen sich ohne die ausdrückliche Zustimmung der Bundesstelle nicht zum Stand der Untersuchung oder zu einzelnen Ergebnissen öffentlich äußern. Sie sind nachdrücklich darauf hinzuweisen. Die Mitarbeiter der Bundesstelle, die Untersuchungsführer und die Untersuchungsfachkräfte sind zur besonderen Verschwiegenheit verpflichtet.

(8) Teilnehmer und deren Berater, Sachverständige und Helfer sind von der Untersuchung auszuschließen, wenn sie gegen die Regeln dieses Gesetzes verstoßen.

(9) Soweit die in den Absätzen 1 bis 8 genannten Personen Zugang zu personenbezogenen Daten erhalten, gilt § 26 Abs. 4 entsprechend.

§ 15

Besorgnis der Befangenheit

Liegt ein Grund vor, der geeignet ist, Mißtrauen gegen die unparteiische Ausübung der Tätigkeit einer an der Untersuchung beteiligten Person zu rechtfertigen, oder wird von einem Betroffenen das Vorliegen eines solchen Grundes behauptet (Besorgnis der Befangenheit), so hat die betreffende Person den Leiter der Bundesstelle davon in Kenntnis zu setzen, sich der weiteren Beteiligung am Verfahren zunächst zu enthalten und die Anordnungen des Leiters der Bundesstelle zu befolgen. Bereits vorgenommene Untersuchungshandlungen bleiben wirksam. Betrifft die Besorgnis der Befangenheit den Leiter der Bundesstelle oder seinen Vertreter, so trifft die Aufsichtsbehörde die erforderlichen Anordnungen.

§ 16

Nachweismittel

(1) Der Untersuchungsführer und die Untersuchungsfachkräfte bedienen sich aller zur Verfügung stehenden Mittel zum Nachweis der Unfallursachen

(Nachweismittel). Sie dürfen, soweit dies für die Untersuchung erforderlich ist, insbesondere

1. Auskünfte einholen,
2. Zeugen, Sachverständige und andere für die Ermittlungen wichtige Personen befragen und schriftliche Äußerungen von ihnen einholen,
3. Urkunden und Akten beiziehen und einsehen, soweit nicht besondere Verwendungsbeschränkungen entgegenstehen.

(2) Bevollmächtigte Vertreter nach § 14 und ihre Berater sowie Sachverständige und Helfer sind verpflichtet, ihnen bekannte, für den Vorfall und seine Untersuchung erhebliche Tatsachen und Nachweismittel der Bundesstelle auch ohne Nachfrage bekanntzugeben.

(3) Zeugen des Vorfalls und der Vorgänge, die zu ihm geführt haben oder geführt haben können, sind zur wahrheitsgemäßen Aussage und Sachverständige sind auf Verlangen zur Erstattung von Gutachten verpflichtet. Der Zeuge kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde. Er ist über sein Recht zur Verweigerung der Auskunft zu belehren.

(4) Zeugen und Sachverständige sind auf Antrag nach Maßgabe des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen zu entschädigen.

VIERTER ABSCHNITT

Berichte und ihre Bekanntgabe

§ 17

Anhörung vor Abschluß eines Untersuchungsberichts

(1) Vor Abschluß eines Untersuchungsberichts ist nach Lage des Falles dem Halter des Luftfahrzeugs, dem Hersteller des Luftfahrzeugs und seiner Teile, der Flugbesatzung, den Aufsichtsbehörden, der für die Flugsicherung zuständigen Stelle und dem Deutschen Wetterdienst sowie den bevollmächtigten Vertretern nach § 14 Gelegenheit zu geben, sich zu den für die Ursachenfeststellung maßgeblichen Tatsachen und Schlußfolgerungen schriftlich zu äußern. Zu diesem Zweck ist der Entwurf eines Untersuchungsberichtes zu versenden.

(2) Begründete wesentliche Stellungnahmen sind in dem endgültigen Untersuchungsbericht zu berücksichtigen. Abweichende Stellungnahmen von bevollmächtigten Vertretern nach § 14 werden ihm als Anhang beigefügt, wenn sie im Untersuchungsbericht nicht berücksichtigt wurden. Gehen innerhalb von 60 Tagen nach Versendung des Entwurfes eines Untersuchungsberichtes keine Stellungnahmen ein, wird der endgültige Untersuchungsbericht fertiggestellt.

(3) Eine Anhörung unterbleibt, wenn die Untersuchung summarisch (§ 18 Abs. 4 und 5) abgeschlossen wird.

§ 18

Untersuchungsbericht

(1) Zu jeder Untersuchung wird ein Bericht der Bundesstelle in einer der Art und der Schwere des Ereignisses angemessenen Form verfaßt. Dieser Bericht verweist auf den ausschließlichen Untersuchungszweck nach § 3.

(2) Der Bericht gibt, unter Wahrung der Anonymität der an dem Unfall oder an der Störung beteiligten Personen, Auskunft über die Einzelheiten des Unfall-/Störungshergangs, über die beteiligten Luftfahrzeuge, die äußeren Umstände, die Ergebnisse der Untersuchungshandlungen und Gutachten, Beeinträchtigungen der Untersuchungen und ihre Gründe, die Auswertung aller Ergebnisse und die Feststellung der Ursachen oder der wahrscheinlichen Ursachen des Unfalls oder der Störung. Er enthält nach Möglichkeit Sicherheitsempfehlungen (§ 19); sie werden gegebenenfalls hier wiederholt, wenn sie wegen Gefahr im Verzug oder im öffentlichen Interesse bereits zu einem früheren Zeitpunkt herausgegeben werden mußten.

(3) Die Bundesstelle versendet den endgültigen Bericht möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis. Je ein Exemplar wird übersandt an

1. die in § 17 Abs. 1 genannten Adressaten
2. die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation bei Luftfahrzeugen mit einer Höchstmasse über 5 700 kg,
3. die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

Im übrigen erfolgt die Herausgabe des Berichtes durch Bekanntgabe der Bezugsquelle im Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Verkehr.

(4) Unfälle und Störungen, deren Untersuchungsergebnisse nicht von besonderer Bedeutung für die Flugsicherheit sind, werden mit einem summarischen Untersuchungsbericht abgeschlossen.

(5) Der summarische Bericht nach Absatz 4 gibt lediglich Auskunft über die an dem Unfall oder der Störung beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang.

§ 19

Sicherheitsempfehlungen

(1) Sicherheitsempfehlungen werden vom Leiter der Bundesstelle herausgegeben.

(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist unabhängig vom Stadium des Untersuchungsverfahrens herauszugeben, wenn dies wegen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Unfälle oder Störungen aus gleichem oder ähnlichem Anlaß ohne weiteren Aufschub geboten ist. Sie ist an die Stellen zu richten, die die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen umsetzen können.

(3) Der Inhalt einer Sicherheitsempfehlung muß in angemessenem Verhältnis zu der sie auslösenden Ursache stehen. Er darf die geringstmöglichen Maßnahmen zur notwendigen Beseitigung der Ursache nicht überschreiten.

(4) Sicherheitsempfehlungen dürfen in keinem Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung führen.

(5) Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft erhält eine Abschrift der Sicherheitsempfehlung.

§ 20

Ausländische Untersuchungsberichte

(1) In den Fällen des § 5 Abs. 1 dürfen Entwürfe ausländischer Untersuchungsberichte, Teile davon und Dokumente, die die Bundesstelle auf Grund ihrer Beteiligung an einer Untersuchung erhält, ohne die ausdrückliche Zustimmung der ausländischen Untersuchungsbehörde nicht veröffentlicht oder Dritten zugänglich gemacht werden, es sei denn, die ausländische Untersuchungsbehörde hat diese Unterlagen bereits veröffentlicht oder freigegeben.

(2) Die Bundesstelle ist zur Veröffentlichung ausländischer Untersuchungsberichte nicht verpflichtet. Im Falle einer Veröffentlichung ist § 18 Abs. 2 Satz 1 entsprechend anzuwenden.

§ 21

Erteilung von Auskünften und Akteneinsicht

(1) Die Bundesstelle kann von dem Ereignis Betroffenen oder deren Rechtsbeiständen Auskünfte aus den Akten des Untersuchungsverfahrens erteilen, soweit die Auskünfte zur Feststellung, Durchsetzung oder zur Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit dem Unfall oder der Störung erforderlich sind.

(2) Auskunft wird zwecks Wahrung der Privatsphäre nicht erteilt hinsichtlich

1. vertraulichen Erklärungen und Angaben, die im Zusammenhang mit der Untersuchung auf Befragen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung abgegeben wurden; als vertraulich sind Erklärungen zu werten, die als solche abgegeben wurden und als deren Urheber die erklärende Person nicht in Erscheinung treten will oder darf,
2. Aufnahmen von persönlichen Gesprächen auf Tonaufzeichnungsgeräten und deren Umschrift,
3. medizinischer Daten einschließlich bildlicher Darstellungen von Personen,

es sei denn, die betroffenen Personen haben ausdrücklich zugestimmt.

(3) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 kann Akteneinsicht gewährt werden, wenn die Erteilung von Auskünften einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert oder nach Darlegung dessen, der Akteneinsicht begehrt, zur Wahrung des berechtigten Interesses nicht ausreichen würde. Von der Akteneinsicht werden zwecks Wahrung der Privatsphäre die in Absatz 2 genannten Bestandteile der Akte ausgenommen.

(4) Die Akteneinsicht erfolgt bei der Bundesstelle. Im Einzelfall kann die Einsicht auch bei einer anderen Behörde oder bei einer diplomatischen oder berufskonsularischen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland im Ausland erfolgen.

§ 22

Wiederaufnahme eines Untersuchungsverfahrens

Werden innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Untersuchungsberichts wesentliche neue Tatsachen bekannt, nimmt die Bundesstelle von sich aus oder auf Antrag von bevollmächtigten Vertretern nach § 14 oder den in § 17 Abs. 1 genannten Personen und Stellen das Verfahren frühestens nach Ablauf von einem halben Jahr nach der Fertigstellung des Berichts wieder auf. Gegen die Ablehnung eines Antrags auf Wiederaufnahme kann innerhalb von 30 Tagen Beschwerde an das für den Sitz der Bundesstelle zuständige Oberverwaltungsgericht erhoben werden; sein Spruch ist unanfechtbar.

FÜNFTER ABSCHNITT

Untersuchungskammer

§ 23

Zuständigkeit

(1) Bei Unfällen und Störungen von besonderer Bedeutung und Schwere, deren Untersuchung nach Art und Umfang das übliche Maß überschritten hat und bei denen die Auswertung und Kombination der Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungshandlungen nicht ohne Schwierigkeiten zu einem offensichtlich eindeutigen Ergebnis führen kann, setzt die Bundesstelle nach der Anhörung nach § 17 eine Untersuchungskammer ein.

(2) Die Kammer verfaßt den endgültigen Untersuchungsbericht nach Maßgabe des § 18. Sie hat außerdem das Wiederaufnahmeverfahren nach § 22 in den Fällen des Absatzes 1 durchzuführen.

(3) Die Kammer besteht aus fünf Mitgliedern. Sie ist mit vier Mitgliedern beschlußfähig. Den Vorsitz führt der Untersuchungsführer; im Falle eines Wiederaufnahmeverfahrens entscheidet der Leiter der Bundesstelle über den Vorsitz. Die übrigen Mitglieder und ihre Vertreter müssen über besondere fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik, des Flugbetriebs oder der Flugsicherung verfügen und dürfen nicht der Bundesstelle oder einer der in § 4 Abs. 2 genannten Stellen oder dem Hersteller des Luftfahrzeugs oder einem der Hersteller seiner Teile angehören.

(4) Die Kammer soll ihre Ergebnisse möglichst einstimmig erzielen; bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Abweichende Ansichten sind als gesonderte Darstellung dem Untersuchungsbericht anzufügen.

(5) Die Kammer ordnet und verteilt ihre Aufgaben in eigener Verantwortung auf ihre Mitglieder. Sie tritt jedoch nach außen nur als die Untersuchungskammer auf.

SECHSTER ABSCHNITT

Allgemeine Vorschriften

§ 24

Kostentragung

(1) Die Untersuchungskosten trägt zunächst der Bund.

(2) Der Bund kann die Kosten der Untersuchung von der Person zurückfordern, zu deren Lasten ein Gericht oder eine Verwaltungsbehörde die vorsätzliche oder grob fahrlässige Herbeiführung des Unfalls oder der Störung unanfechtbar festgestellt hat. Das Rückgriffsrecht verjährt nach Ablauf von zwei Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit der gerichtlichen oder verwaltungsbehördlichen Entscheidung.

(3) Die Kosten für die Bergung des Luftfahrzeugs oder für die Beseitigung der Trümmer sind vom Eigentümer des Luftfahrzeugs zu tragen. Dies gilt auch dann, wenn der Untersuchungsführer die Bergung zum Zweck der Untersuchung angeordnet hat. Die Möglichkeit des Rückgriffs bleibt unberührt.

(4) Der Kostenerstattungsanspruch ist in einem Bescheid festzusetzen, der nach dem Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz vom 27. April 1953 (BGBl. I S. 157), zuletzt geändert durch Artikel 40 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), in der jeweils geltenden Fassung vollzogen werden kann.

§ 25

Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten

(1) Die Bundesstelle, die Untersuchungsbefugten nach § 11 und die Teilnehmer nach § 14 dürfen im Rahmen ihrer Befugnisse nach den §§ 11 und 16 personenbezogene Daten aller an dem Unfall oder der Störung beteiligten oder betroffenen Personen, sowie von Zeugen und anderen Personen, die über den Unfall oder die Störung Aussagen machen, erheben, verarbeiten und nutzen, soweit dies für die Zwecke der Untersuchung nach § 3 erforderlich ist. Ebenso stellen sie die beteiligten Luftfahrzeuge nach Baumuster und Kennzeichen und die identifizierenden Kennwerte der an Bord befindlichen Gepäck- und Frachtstücke fest.

(2) Vertrauliche Erklärungen sind durch technische Maßnahmen gegen unbefugte Einsichtnahme besonders zu schützen.

(3) Die nach Absatz 1 erhobenen Daten werden in einer Datei gespeichert oder in Akten festgehalten.

§ 26

Datenübermittlung an öffentliche Stellen

(1) Die Bundesstelle darf Daten nach § 25 an öffentliche Stellen übermitteln, soweit dies für die Sicherheit in der Luftfahrt, für die Erteilung luftrechtlicher Erlaubnisse und Genehmigungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeuges, für die Durchführung eines Strafverfahrens, für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und für gerichtliche Verfahren zur Feststellung, Geltendmachung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit dem Unfall oder der Störung sowie zum Zweck der Information von Angehörigen der vom Unfallereignis Betroffenen erforderlich ist.

(2) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 kann Akteneinsicht gewährt werden, wenn die Übermittlung von Daten einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert oder die Akteneinsicht begehrende Stelle unter Angaben von Gründen erklärt, daß die Übermittlung von Daten zur Erfüllung ihrer Aufgabe nicht ausreichen würde. § 96 Satz 1 der Strafprozeßordnung bleibt unberührt und ist entsprechend anzuwenden.

(3) Unter den Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 können Akten und Berichte der Bundesstelle auf Ersuchen zur Einsichtnahme öffentlichen Stellen übersandt werden, soweit dies für Zwecke der Strafverfolgung, für Zwecke der Rechtspflege und für Verwaltungsverfahren, die mit dem Ereignis und seinen Folgen in unmittelbarem Zusammenhang stehen, erforderlich ist. § 96 Satz 1 der Strafprozeßordnung bleibt unberührt und ist entsprechend anzuwenden. Im Falle einer Wiederaufnahme nach § 22 sind die Verwaltungsbehörden und Gerichte verpflichtet, die Akten auf Antrag der Bundesstelle unverzüglich zurückzugeben.

(4) Die Bundesstelle darf Daten nach § 25 zu den in Absatz 1 genannten Zwecken an die in § 6 Abs. 1 genannten Stellen übermitteln, soweit dies zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der empfangenden Stelle liegenden Aufgaben erforderlich ist und schutzwürdige Interessen des Betroffenen nicht beeinträchtigt werden, insbesondere beim Empfänger ein angemessener Datenschutzstandard gewährleistet ist. Die Übermittlung von personenbezogenen Daten ist auch dann, wenn beim Empfänger ein angemessener Datenschutz nicht gewährleistet ist, zulässig, soweit sie zur Verhütung von Unfällen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge und für Zwecke der Information von Angehörigen der vom Unfallereignis Betroffenen erforderlich ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind.

§ 27

Aufbewahrungs- und Löschungsfristen

(1) Die Frist für die Aufbewahrung von Akten beträgt bei Unfällen mit Todesopfern 30 Jahre. Alle anderen Akten werden 20 Jahre aufbewahrt.

(2) Die nach Dateien gespeicherten Daten werden bei Unfällen mit tödlichem Ausgang nach Ablauf von 30 Jahren, im übrigen nach Ablauf von 20 Jahren gelöscht.

(3) Die Frist nach den Absätzen 1 und 2 beginnt mit dem Abschluß des Verfahrens. § 187 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches und § 2 Abs. 1 bis 6, 8 und 9 des Bundesarchivgesetzes finden Anwendung.

§ 28

Flugsicherheitsarbeit

(1) Die Bundesstelle leistet Flugsicherheitsarbeit mit dem Ziel der Flugunfallverhütung, indem sie Statistiken führt und auswertet, Flugunfallinformationen veröffentlicht und sich an Vortragsveranstaltungen beteiligt.

(2) Die Bundesstelle führt eine anonymisierte Statistik über Unfälle und schwere Störungen, die jährlich zu veröffentlichen ist. Sie dient dazu, eine aktuelle, umfassende und zuverlässige Datenbasis über Struktur und Entwicklung der erfaßten Fälle herzustellen.

(3) Die Statistik erfaßt:

1. die beteiligten Luftfahrzeuge nach Staatszugehörigkeitszeichen, Baumuster, Hersteller, Art der Beschädigung des Luftfahrzeugs, Art der Drittschäden, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrgutes,
2. die Zahl der Luftfahrzeuginsassen,
3. die Zahl der verunglückten Insassen und die Unfallfolgen (tödliche, schwere, andere Verletzungen),
4. Unfallort, Datum, Hergang und Umstände des Unfalls (Betriebsphase, Art der Störung) sowie ermittelte Unfallursachen.

(4) Die Bundesstelle wertet deutsche und ausländische Statistiken über Unfälle und Störungen aus. Auswertungsergebnisse und daraus resultierende Unfallinformationen werden veröffentlicht. Die Bundesstelle kann auf Anfrage Auswertungen und Statistiken gegen Kostenerstattung herstellen, soweit dadurch die ordnungsgemäße Erfüllung ihrer Aufgaben nicht beeinträchtigt wird.

(5) Behörden und als gemeinnützig anerkannte Organisationen, die Flugsicherheitsarbeit leisten, erhalten die Veröffentlichungen nach den Absätzen 2 und 4 kostenlos.

(6) Die Bundesstelle kann auf Anfrage Referenten zu Flugsicherheitsveranstaltungen oder vergleichbaren Veranstaltungen der Polizei oder des Katastrophenschutzes entsenden, soweit dadurch die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben nicht beeinträchtigt wird.

§ 29

Beteiligung am Such- und Rettungsdienst

Die Bundesstelle wirkt beim Such- und Rettungsdienst mit, indem sie notwendige Informationen beschafft, an diesen weitergibt und ihn berät. Vor der Einstellung der Suche nach einem vermißten Luftfahrzeug ist zwischen dem Such- und Rettungsdienst und der Bundesstelle Einvernehmen herzustellen.

§ 30

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 12 Abs. 2 Satz 2 die Unfallstelle betritt,
2. entgegen § 12 Abs. 3 Satz 1 die Unfallstelle, Unfallspuren, Wrackteile, Trümmerstücke oder sonstigen Inhalt des Luftfahrzeugs vor der Freigabe verändert,
3. ohne Zustimmung nach § 14 Abs. 7 Satz 1 sich zum Stand der Untersuchung oder zu einzelnen Ergebnissen öffentlich äußert oder
4. entgegen § 16 Abs. 3 Satz 1 der Pflicht zur wahrheitsgemäßen Aussage oder zur Erstattung von Gutachten nicht nachkommt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Luftfahrt-Bundesamt.

Anhang

Beispiele für schwere Störungen

Die nachstehend aufgeführten Störungen sind typische Beispiele für schwere Störungen. Die Liste ist jedoch nicht erschöpfend und dient nur als Richtschnur für die Definition des Begriffs „schwere Störungen":

- Fastzusammenstoß/gefährliche Begegnung; gefährliche Annäherung von zwei Luftfahrzeugen, bei der mindestens ein Luftfahrzeug nach Instrumentenflugregeln betrieben wurde und ein Ausweichmanöver erforderlich war oder angemessen gewesen wäre, um einen Zusammenstoß oder eine gefährliche Situation zu vermeiden;
- nur knapp vermiedene Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug (CFIT);
- abgebrochener Start auf einer gesperrten oder belegten Startbahn oder Start von einer solchen Bahn mit kritischem Hindernisabstand;
- Landung oder Landeversuch auf einer gesperrten oder belegten Landebahn;
- erhebliches Unterschreiten der vorausberechneten Flugleistungen beim Start oder im Anfangssteigflug;
- Brände oder Rauch in der Fluggastkabine oder im Laderaum und Triebwerksbrände, auch wenn diese Brände mit Hilfe von Löschmitteln gelöscht wurden;
- Umstände, die die Flugbesatzung zur Benutzung von Sauerstoff zwangen;

- Strukturversagen an der Luftfahrzeugzelle oder eine Triebwerkszerlegung, die nicht als Unfall eingestuft werden;
- mehrfaches Versagen eines oder mehrerer Luftfahrzeugsysteme, wodurch der Betrieb des Luftfahrzeugs ernsthaft beeinträchtigt wurde;
- jeder Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges;
- jeder Kraftstoffmangel, bei dem der Luftfahrzeugführer eine Notlage erklären mußte;
- Störungen bei Start oder Landung; Störungen wie zu frühes oder zu spätes Aufsetzen, Überschießen oder seitliches Abkommen von der Start- oder Landebahn;
- Ausfall von Systemen, meteorologische Erscheinungen, Betrieb außerhalb des zulässigen Flugbereichs oder sonstige Ereignisse, die Schwierigkeiten bei der Steuerung des Luftfahrzeugs hätten hervorrufen können;
- Versagen von mehr als einem System in einem redundanten System, das für die Flugführung und -navigation unverzichtbar ist.

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (BGBl. I S. 354), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 2 Satz 2 wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

§ 5 wird wie folgt neu gefaßt:

„§ 5

Anzeige von Flugunfällen und Störungen

(1) Unfälle ziviler Luftfahrzeuge, ausgenommen Luftsportgeräte, in der Bundesrepublik Deutschland hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder, wenn dieser verhindert ist, ein anderes Besatzungsmitglied oder, sofern keine dieser Personen dazu in der Lage ist, der Halter des Luftfahrzeuges unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden. Dies gilt auch für Unfälle deutscher Luftfahrzeuge außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie für Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge, die zur Zeit des Ereignisses von deutschen Luftfahrtunternehmen auf Grund eines Halter-Vertrages betrieben werden.

(2) Schwere Störungen bei dem Betrieb ziviler Flugzeuge, Drehflügler, Ballone und Luftschiffe in der Bundesrepublik Deutschland hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden. Dies gilt auch für schwere Störungen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland beim Betrieb deutscher Luftfahrzeuge oder ausländischer Luftfahrzeuge, die zur Zeit des Ereignisses von deutschen Luftfahrtunternehmen auf Grund eines Halter-Vertrages betrieben werden.

(3) Ungeachtet der Absätze 1 und 2 sind die Luftaufsichtsstellen, die Flugleitungen auf Flugplätzen und die Flugsicherungsdienststellen verpflichtet, bei Bekanntwerden eines Unfalles oder einer schweren Störung bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges dies unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden.

(4) Meldungen nach den Absätzen 1 bis 3 sollen enthalten:

a) Name und derzeitiger Aufenthalt des Meldenden,

b) Ort und Zeit des Unfalles oder der schweren Störung,

c) Art, Muster, Kenn- und Rufzeichen des Luftfahrzeuges,

d) Name des Halters des Luftfahrzeuges,

e) Zweck des Fluges, Start- und Zielflugplatz,

f) Name des verantwortlichen Luftfahrzeugführers,

g) Anzahl der Besatzungsmitglieder und Fluggäste,

h) Umfang des Personen- und Sachschadens,

i) Angaben über beförderte gefährliche Güter,

j) Darstellung des Ablaufes des Unfalles oder der schweren Störung.

Zur Vervollständigung der Meldung ist der Halter des Luftfahrzeugs auf Verlangen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung verpflichtet, einen ausführlichen Bericht auf zugesandtem Formblatt binnen 14 Tagen vorzulegen.

(5) Pflichten zur Abgabe von Meldungen an das Luftfahrt-Bundesamt und an andere Luftfahrtbehörden auf Grund anderer Vorschriften oder Auflagen bleiben unberührt.

(6) Unfälle und Störungen bei dem Betrieb von Luftsportgeräten hat der Halter unverzüglich dem vom Bundesministerium für Verkehr Beauftragten schriftlich anzuzeigen. Absatz 4 gilt entsprechend.

(7) Die Absätze 1 bis 6 gelten für Unfälle und Störungen im Sinne des Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge."

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 3 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnung können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5

Außerkrafttreten der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die fachliche Untersuchung von Unfällen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen" vom 16. August 1960

Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die fachliche Untersuchung von Unfällen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen" in der Fassung vom 16. August 1960 (Bundesanzeiger Nr. 163 vom 25. August 1960) tritt mit Ablauf des letzten Tages vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes außer Kraft.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. September 1998 in Kraft.

Begründung

1. Grundlagen des Gesetzes

Der Gesetzentwurf setzt die Richtlinie 94/56/EWG des Rates vom 21. November 1994 über die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (Abl. EG L 319 S. 14) (nachfolgend „Richtlinie"; abgekürzt „Rili") in deutsches Recht um. Dafür ist nach Artikel 87d Abs. 1 des Grundgesetzes der Bund zuständig.

Eine gemeinsame europäische Untersuchungsstelle für die Untersuchung von Großunfällen (Unfällen katastrophalen Ausmaßes mit Verkehrsflugzeugen über 5,7 t) war mangels des politischen Willens der Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten und wegen praktischer Probleme der Zusammenarbeit mit Strafverfolgungsbehörden aufgrund unterschiedlicher rechtlicher Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten nicht durchsetzbar. Daher hat nach der Richtlinie 94/56/EWG des Rates vom 21. November 1994 jeder EU-Mitgliedstaat eine nationale Untersuchungsstelle für Flugunfälle einzurichten. Allerdings besteht die Möglichkeit, im Einzelfall eine bi- und multilaterale Zusammenarbeit zu vereinbaren.

Die Richtlinie beruht materiell auf den Grundsätzen des Anhangs 13 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) vom 7. Dezember 1944. Der Anhang 13 gibt Hinweise für das Verfahren zur Untersuchung und Auswertung von Flugunfällen und Störungen ziviler Luftfahrzeuge und legt die Pflichten und Rechte der Vertragsstaaten bei der Zusammenarbeit fest.

Nach den Artikeln 37 und 38 des ICAO-Abkommens, dem die Bundesrepublik Deutschland mit Gesetz vom 7. April 1956 (BGBl. II 1956 S. 411) beigetreten ist, haben sich die Vertragsstaaten verpflichtet, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommenen Vorschriften, Richtlinien und Verfahren zur Erreichung eines höchstmöglichen Grades an Einheitlichkeit möglichst unverändert in nationales Recht zu überführen. Die Untersuchung von Flugunfällen und sonstigen Störungen erfolgt bisher nach der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die fachliche Untersuchung von Unfällen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen" in der Fassung vom 16. August 1960 (BAnz Nr. 163 vom 25. August 1960) – „LUV" –. Sie ist als rechtliche Basis für die Durchführung der Untersuchung von Flugunfällen sowohl wegen ihrer fehlenden Drittwirkung hinsichtlich der rechtlichen Befugnisse der Unfallsachverständigen der Flugunfalluntersuchungsstelle als auch der weiteren Entwicklung der Untersuchungsverfahren, der zu beteiligenden Stellen und der fachlichen Unabhängigkeit der untersuchenden Behörde zumindest im Sinne einer EU-einheitlichen Regelung durch die Richtlinie überholt.

Das Ziel der Richtlinie und damit des Gesetzes ist es, die Grundlage für ein EU-weites und EU-einheitliches, die weltweite Harmonisierung der Zivilluftfahrt beachtendes und wahrendes Niveau der zivilen Flugunfalluntersuchung zu schaffen und sicherzustellen. Die Richtlinie (Artikel 4 Abs. 1) statuiert für jeden Unfall und jede schwere Störung die Untersuchungspflicht.

Ziel der Untersuchungen kann nur die von allen anderen Begründungen her möglichst unbeeinflußte und ungestörte Feststellung der Unglücksursachen sein. Unfälle sind grundsätzlich Totalschäden mit Todesfolge bei den Insassen der Luftfahrzeuge. Sogenannte Blechschäden (wie im Straßen-, Bahn- und Schiffahrtsverkehr) gibt es in der Luftfahrt sehr selten. Sicherheit hat in der Luftfahrt erste Priorität. Sie ist nur zu gewährleisten, wenn Ursachen für Unfälle/Störungen frühzeitig erkannt und vor einem Start abgestellt oder vermieden werden können. Die Aufklärung der Unfallursachen ist vorrangig vor allen anderen fachlich-technischen Untersuchungen sicherzustellen. Die Frage, wie ein bestimmter, einzelner Unfall vermieden werden kann und welche Maßnahmen dafür zu treffen sind, kann erst beantwortet werden, wenn die Ursachen des Unfalls ohne Zeitverzug und so erschöpfend wie möglich geklärt sind.

Artikel 6 Rili fordert von den Mitgliedstaaten sicherzustellen, daß die technischen Untersuchungen von einer ständigen zivilen Luftfahrtstelle oder unter ihrer Aufsicht durchgeführt werden, die funktionell insbesondere von jenen nationalen Luftfahrtbehörden unabhängig sein muß, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonal, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind. Die Untersuchungsstelle muß ihre Aufgaben völlig unabhängig von den nationalen Luftfahrtbehörden wahrnehmen können und über ausreichende eigene Mittel verfügen. Ein großer Teil der vorgenannten Bereiche gehört bislang zu den Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes und der Flugsicherung. Es besteht Einvernehmen darüber, daß

- die heutige Einbindung der Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS) in den Organisationsaufbau des LBA als Abteilung IV nicht den Vorgaben der EG-Richtlinie entspricht und daher nicht beibehalten werden kann,
- die Zusammenlegung der FUS mit der Untersuchungsstelle der Bundeswehr (General Flugsicherheit) nicht in Betracht kommt, weil die Bundeswehrdienststelle außer der Unfalluntersuchung auch die Aufsicht über den Flugbetrieb der Bundeswehr führt,
- bei Großunfällen eine Zusammenarbeit mit der militärischen Stelle und Untersuchungsstellen anderer europäischer Staaten (z.B. Österreich) angestrebt wird,

- die Flugunfalluntersuchung auch künftig von einer Organisationseinheit in der Bundesverkehrsverwaltung durchgeführt werden soll,
- die künftige Organisationsform die funktionelle Unabhängigkeit von Luftfahrtbehörden, d. h. vorrangig den unabhängigen (nicht weisungsgebundenen) fachlichen Aufgabenvollzug, aber auch die Verfügungsgewalt über personelle und sächliche Ressourcen gewährleisten muß.

Die Beauftragung einer privaten Stelle scheidet wegen der Hoheitlichkeit der Aufgabe, des Kostenproblems und der Möglichkeit von Interessenkollisionen aus.

Die unter Zielsetzung „Unabhängigkeit" und „keine zusätzliche Behörde" geprüften Möglichkeiten zur Zusammenfassung mit einer bestehenden Oberbehörde der BVV außerhalb des Luftfahrtbereichs, wie Angliederung der Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS) an das Bundesoberseeamt, die Bundesanstalt für Straßenwesen oder das Bundesamt für Güterverkehr bzw. die Zusammenfassung der Untersuchung der Unfälle aller Verkehrsträger, führen zu keiner sachgerechten und wirtschaftlichen Lösung.

Aus diesen Gründen ist die Einrichtung einer möglichst unabhängigen, selbständigen Bundesstelle (jedoch dem Bundesministerium für Verkehr zugeordnet) zweckentsprechend. Es erscheint zur Zeit nicht zweckmäßig und nicht erreichbar, eine dem Bundesdatenschutz-Beauftragten vergleichbar unabhängige Einrichtung allein für den Bereich der Luftfahrt zu gründen.

In Betracht kommt daher die Verselbständigung der FUS als Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung. Mit dem Luftfahrt-Bundesamt soll eine verwaltungsmäßige Betreuung und eine teilweise gemeinsame Nutzung von IT-Einrichtungen vereinbart werden.

Die Bezeichnung „Bundesstelle" anstatt „Bundesamt" soll schon in der Titulatur verdeutlichen, daß es sich nicht um eine Behörde handelt, die dem Bürger mit unmittelbaren Rechtsakten (Verwaltungsakte) gegenübertritt; ihr Wirken hat allein gutachterliche Ergebnisse zur Folge.

Die Bundesstelle ist dem BMV zugeordnet, wobei jedoch nach § 4 Abs. 3 des Entwurfs des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes der Bundesstelle zur Wahrung der unabhängigen Untersuchung keine Weisungen hinsichtlich deren Einleitung sowie des Inhalts und des Umfangs erteilt werden dürfen. Das Bundesministerium für Verkehr ist zwar „Luftfahrtbehörde", die Unabhängigkeit der Bundesstelle wird jedoch als gewahrt angesehen, weil das Ministerium keine luftfahrtbezogenen Exekutivaufgaben mehr wahrnimmt und allein im politischen Bereich tätig sein wird.

Die Umsetzung der Richtlinie zusammen mit einer anhängigen Überprüfung der Organisationsstruktur des LBA und die dabei anfallenden Erkenntnisse haben zu einer unvermeidlichen Verspätung geführt (EU-Termin: 21. November 1996, Artikel 12 Abs. 1 Rili). Sie ist so gering wie möglich zu halten. Die EU wurde frühzeitig entsprechend informiert.

Mit dem Inkrafttreten des neuen Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes sind Unfälle und – als neue Aufgabe – schwere Störungen zu untersuchen. Den Schwerpunkt bildet künftig die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen (bei denen sich beinahe Unfälle ereignet hätten) in der gewerblichen Luftfahrt. Die Untersuchung der Unfälle in der Privatluftfahrt (mit kleinen Flugzeugen, Segelflugzeugen und dergleichen) soll auf die Fälle beschränkt werden, in denen sich nach einer Voruntersuchung durch Beauftragte eine vertiefte Untersuchung durch die Bundesstelle als notwendig erweist. Unfälle mit Luftsportgeräten und Flugmodellen sollen – von Ausnahmen abgesehen – von einer Bundeseinrichtung nicht mehr untersucht werden.

Die Notwendigkeit, eine neue Bundesstelle zu errichten und die Untersuchungsführer mit Rechten auszustatten, die es ihnen ermöglichen, ihren Auftrag nach Artikel 5 Abs. 1 Rili so wirksam und so rasch wie möglich ausführen zu können (damit ist eine Einschränkung von Grundrechten im Sinne des Artikels 19 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes verbunden), zwingen zu einem förmlichen Gesetz. Zu demselben Ergebnis führt die besondere Verfahrensart der Flugunfalluntersuchung; sie weicht von den Verfahrensprinzipien bestehender Verfahrensregelungen, insbesondere des Verwaltungsverfahrensgesetzes, ab.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Überlegungen ist anstelle der heutigen Gliederung der FUS in Referate und Sachgebiete für die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung die Bildung folgender Organisationseinheiten vorgesehen:

- Zur Sicherstellung einer fachlich fundierten und zügigen Untersuchung, insbesondere von Unfällen und Störungen in der gewerblichen Luftfahrt, wird eine Untersuchungseinheit eingerichtet mit 4 Untersuchungsführern (davon 3 für die gewerbliche Luftfahrt) und 14 Untersuchungsfachkräften. Die Leitung der Untersuchungseinheit obliegt dem Leiter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung in Personalunion.

  In der Untersuchungseinheit werden für jeden Unfall und jede schwere Störung ad hoc Untersuchungsteams gebildet.

  Den Untersuchungsführern obliegt die Einleitung und Festlegung des Umfangs der Untersuchung sowie die abschließende Feststellung der Ursachen des Unfalls oder der schweren Störung in Abstimmung mit den Untersuchungskräften des jeweiligen Ad-hoc-Teams. Dies ermöglicht einen flexiblen Einsatz bei unterschiedlichem Arbeitsumfang in den Untersuchungsbereichen.

  Die übergreifende Koordinierung und Steuerung der Untersuchungen erfolgt durch den Leiter in Zusammenarbeit mit den Untersuchungsführern.
- Bei Unfällen und Störungen von besonderer Bedeutung und Schwere setzt die Bundesstelle eine Untersuchungskammer ein, der neben einem Untersuchungsführer unabhängige externe Sachverständige mit besonderen fachlichen Erfahrungen angehören.

- Für die unterstützenden Fach- und Verwaltungsaufgaben werden 3 Fachbereiche eingerichtet:
  - Flugschreiberlabor, Avioniklabor, Halle, Werkstatt,
  - Grundsatzangelegenheiten, Flugsicherheitsarbeit,
  - Verwaltung.

Für den Bund werden zusätzliche Kosten durch dieses Gesetz nur in sehr geringem Umfang entstehen. Eventueller Mehrbedarf wird durch gleichwertige Einsparungen im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Durch Prioritätensetzung und Gewichtung in der Aufgabenstellung ist es – trotz Erweiterung um die Untersuchung schwerer Störungen – möglich, die bisherige Ausstattung mit 32 Dienstposten beizubehalten.

Eine eventuell aus der geänderten Organisationsstruktur und Aufgabenstellung abgeleitete höhere Bewertung der Dienstposten gegenüber den zur Zeit vorhandenen Stellen des höheren, gehobenen und mittleren Dienstes muß noch detailliert überprüft werden. Hierfür soll eine Prüfgruppe des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) eingesetzt werden.

Bei den Sachmitteln ergeben sich gegenüber dem Ist-Zustand durch erforderliche Nachqualifizierung einiger Untersuchungsfachkräfte, die künftig bei der Untersuchung in der gewerblichen Luftfahrt eingesetzt werden sollen, sowie durch verstärkte Reisetätigkeit bei der Untersuchung von schweren Störungen geringfügige Erhöhungen.

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand werden sich nicht ergeben. Der Verwaltungsaufwand wird sonach unverändert bleiben.

Das Vorhaben wird sich auf die Wirtschaft hinsichtlich unmittelbarer Kosten nicht auswirken (Einzelpreise, Preisniveau). Die Betreiber von Luftfahrzeugen haben – wie bisher – nur die Kosten der Bergung und – bei entsprechenden Verschulden – die Kosten der Untersuchung zu tragen. Das Gesetz verursacht damit keine Mehrbelastung.

2. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu § 1

Grundsätzlich beschränkt sich das Gesetz auf die Untersuchung von Unglücken ziviler Luftfahrzeuge. Bei Überschneidungen mit militärischen Belangen (z. B. Beteiligung militärischer Luftfahrzeuge an einem Unfall/Störung oder Beteiligung von Luftfahrzeugbaumustern ziviler Art im militärischen Bereich und umgekehrt) soll ebenfalls grundsätzlich die zivile Behörde tätig werden, um den überragenden zivilen Sicherheitsansprüchen gerecht zu werden. Erst für den Fall der Berührung überwiegend militärischer Belange soll eine Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium der Verteidigung eingreifen.

Das Gesetz soll immer gelten, wenn nicht ein anderer Staat die Untersuchung durchführt.

Zu § 2

Die Definitionen aus Artikel 3 Rili werden weitgehend übernommen; dies unterbleibt nur hinsichtlich entweder zu eng gefaßter Begriffe (z. B. „Flugschreiber", der auch zu anderen als dem in der Richtlinie genannten Zweck eingebaut sein kann) oder solcher, die in Deutschland nach dem Sprachgebrauch keiner Definition bedürfen (z. B. „Flugschreiber") oder solcher, die an anderer Stelle definiert sind (z. B. „Luftfahrzeug"; s. ICAO-Definition Doc 9569 Amendment No 2, 1/02/93, A 59 „Aircraft").

Zu § 3

Die Regelung des Absatzes 1 bezieht sich unmittelbar auf Artikel 1 Rili.

In Absatz 2 wird das Ziel der Untersuchung bestimmt. Für die Luftverkehrs-Sicherheit verbindlich bleibt allein die amtliche „hoheitliche" Feststellung der Ursachen durch die dafür eigens eingerichtete Bundesstelle.

Die Absätze 3 und 4 betreffen den Gegenstand der Untersuchung. Nicht alle Unfälle und Störungen sollen einem Untersuchungsverfahren unterworfen werden. Mit den Absätzen 3 und 4 wird der Kreis der betroffenen Luftfahrzeuge bzw. der sie berührenden negativen Ereignisse in einem dem Zweck des Gesetzes entsprechenden Umfang sowie mit Rücksicht auf das Leistungsvermögen der Untersuchungsstelle sinnvoll eingegrenzt. Angesichts der Vielzahl der in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge und im Hinblick auf die in vielen Jahrzehnten gewachsene Erfahrung, daß bei Unfällen kleiner Flugzeuge und bei schweren Störungen anderer als der genannten Luftfahrzeuge nur selten neue Sicherheitskenntnisse gewonnen werden können, erscheint eine Beschränkung der Untersuchungen auf die zitierten Fälle gerechtfertigt. Der Stellenbedarf wäre anderenfalls überproportional, zumal die seit langem bestehende, bewährte Praxis mit dieser Regelung bereits eingefangen wird.

Die Untersuchung von Unfällen und Störungen, an denen ausschließlich Luftsportgeräte beteiligt sind, eröffnet keine gravierenden sicherheitlichen Aspekte für die Gesamtluftfahrt; es handelt sich immer um Einzelfälle, an denen in aller Regel nur eine Person – der Luftfahrzeugführer selbst – beteiligt ist. Diese Fälle werden daher vom Gesetz nicht erfaßt. Es steht im Belieben, aber auch des Verantwortungsbewußtseins des Beauftragten hinsichtlich seiner Aufgabe, Ereignisse während des Betriebs von Luftsportgeräten mit eigenen Mitteln selbst zu untersuchen.

Zu § 4

Die Vorschrift gründet auf Artikel 6 Rili.

Es wird Bezug genommen auf die entsprechenden Ausführungen im Allgemeinen Teil der Begründung. Die Einrichtung einer nur dem Parlament verantwortlichen allgemeinen Verkehrssicherheitsbehörde (vergleichbar einerseits dem amerikanischen „National Transportation Safety Board" (NTSB) und andererseits dem Bundesdatenschutz-Beauftragten) muß im Hinblick auf die im Allgemeinen Teil der Begrün-

dung angerissenen Erwägungen ein Wunsch bleiben, der vielleicht als Europa-Behörde verwirklicht werden könnte.

Gewisse Grundzüge aus dem Bundesdatenschutzgesetz zur Stellung des Bundesbeauftragten werden übernommen, da sie sich bewährt haben.

Die Möglichkeit, geeignete private Personen als Beauftragte für Unfalluntersuchung zu bestellen (Absatz 4), ist dem § 29 Abs. 2 LuftVG nachgebildet. Sie sollen bei kleineren, aber zu untersuchenden Vorfällen die Untersuchungsführer entlasten und als Hilfsorgane eintreten. Darüber hinaus sollen sie, über das Bundesgebiet verteilt, im Falle eines Falles als erste am Unfallort sein und bis zum Eintreffen des Untersuchungsführers erste Maßnahmen nach § 11 einleiten. Insoweit sind sie Beliehene. Der Umfang ihrer einleitenden oder durchzuführenden Maßnahmen wird von der Bundesstelle im Beleihungsvertrag festgelegt. Im übrigen soll die Stellung der Beauftragten unverändert bleiben gegenüber dem zur Zeit geltenden Rechtszustand (vgl. LUV).

Wenn auch Zuordnungsbehörde aus verwaltungsorganisationsrechtlichen Gründen das Bundesministerium für Verkehr sein soll, muß gleichwohl die von der Richtlinie vorgegebene weitestgehende Unabhängigkeit der Bundesstelle gewahrt werden. Sie berührt die funktionelle Unabhängigkeit insoweit, als sachlich im Zusammenhang mit einem Einzelereignis oder Einzelereignissen bestimmter Art ein scharfer Schnitt zwischen dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und der Tätigkeit der Bundesstelle definitiv und normativ eingegrenzt auf das Wesentliche bestehen muß. Aus diesem Grunde bedarf es der ausdrücklichen und normierten Weisungsfreiheit im ureigentlichen Tätigkeitsbereich der Bundesstelle (Absatz 3): Sie umfaßt ausschließlich die Freiheit, eine Untersuchung einzuleiten oder nicht einzuleiten sowie ihren Inhalt und Umfang sowie den Untersuchungsbericht und die Sicherheitsempfehlungen. Sie erstreckt sich nicht auf die übrigen wesentlichen Weisungsinhalte einer vorgesetzten Dienstbehörde wie z. B. personelle Besetzung, Qualifikationen, Beteiligung an ausländischen Untersuchungen usw.

Die nach Absatz 6 verlangten Qualifikationen sollen sicherstellen, daß der Leiter der Bundesstelle und die Untersuchungsführer ausreichende, aktuelle Kenntnisse und Fähigkeiten haben, um eine Unfalluntersuchung zielgerichtet und mit den dafür notwendigen eigenen Kenntnissen zügig durchzuführen. Die Schulung setzt ggf. die Teilnahme an geeigneten Seminaren und Kursen voraus.

Zu § 5

Im wesentlichen folgt auch diese Regelung der Richtlinie, ergänzt in Absatz 1 Satz 4 durch eine Datenschutz-Vorschrift. Zu beachten ist, daß es sich hier um eine Eilmeldung handelt und noch nicht um die Übermittlung aller nach § 26 gesammelten Einzeldaten (vgl. dazu auch zu § 26 Abs. 4).

Nicht aufgenommen wurde eine Regelung entsprechend Rili Artikel 6 Abs. 5:

> „Ein Mitgliedstaat kann die Durchführung einer Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung einem anderen Mitgliedstaat übertragen."

Einerseits enthält die Richtlinie mit dieser Formulierung eine Ermächtigung für weites Ermessen („kann"); andererseits wird die Übertragung von Hoheitsrechten auf einen „Staat" vom Grundgesetz nicht getragen (vgl. Artikel 24 Abs. 1 GG). Über § 14 Abs. 4 ist es der Bundesstelle jedoch möglich, die Flugunfalluntersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates der EU mit Sachverständigen- und Hilfsarbeiten anläßlich einer deutschen Untersuchung zu betrauen; dies wird insbesondere in Betracht kommen, wenn dadurch die Untersuchung wesentlich beschleunigt werden kann oder die ausländische Untersuchungsstelle aufgrund ihrer technischen und personellen Voraussetzungen dazu besser in der Lage ist. Untersuchende Behörde wird auch in solchen Fällen immer die Bundesstelle sein.

Zu § 6

Absatz 1 übernimmt international abgestimmte Verfahren der ICAO (Anhang 13 zum Abkommen).

Auf diese Regelungen nimmt auch Absatz 2 Bezug. Sie bedürfen keiner unmittelbaren Umsetzung in nationales Recht, weil sie in dem hier zitierten Inhalt und Umfang allein von der Bundesstelle – weisungsgemäß – zu beachten sind und keine Drittwirkung entfalten. Der Hinweis auf § 26 Abs. 4 dient dem Datenschutz.

Zu § 7

Zwischen der bestehenden Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS) und den Staatsanwaltschaften gibt es seit jeher Absprachen und Koordinierungen außerhalb jeder Rechtsetzung. Sie haben sich bewährt. Die Regelung in einem förmlichen Gesetz muß nun auch solche Koordination dem Anlaß nach aufnehmen.

Zu § 8

Die Vorschrift ist als „Magna Charta" der Flugunfalluntersuchung zu verstehen. Im Vordergrund aller Aufklärungen um einen Unfall/eine Störung steht die Ursachenfeststellung. An sie knüpfen weitere staatliche oder private Verfahren an. Im Hinblick auf das Legalitätsprinzip bleiben die Befugnisse der Strafverfolgungsbehörden unberührt; dies wird durch Satz 2 in Absatz 1 klargestellt. Die in Absatz 2 enthaltene allgemeine Verpflichtung zur zweckmäßigen Zusammenarbeit dient den Interessen der Bundesstelle und der anderen beteiligten Behörden und macht ein detailreiches Generalreglement überflüssig. Im übrigen wird auf Artikel 5 Rili verwiesen.

Zu § 9

Das Verfahren ist kein förmliches Verfahren im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Es ist vielmehr die unter Ausschöpfung aller verfügbaren Möglichkeiten und Mittel stattfindende spezifisch sachverständige Ermittlung der Vorgänge und Ereignisse, die zu dem Vorfall führten, und die daraus abzuleitende Feststellung der möglichen oder – soweit ableitbar – tatsächlichen Ursachen für den Vorfall. Das Verfahren hat eine eigene Natur und Prägung; es ist mit keinem anderen institutionalisierten Verfahren

vergleichbar (das seeamtliche Verfahren trifft u. a. besondere verwaltungsrechtliche Anordnungen, die als Präjudiz inhaltlich bereits Schuldfeststellungen nahekommen, vgl. §§ 18, 19 SeeUG (Lizenzentzug u. a. m.). Die Bundesstelle muß bei der Durchführung dieses Verfahrens ein Maximum an freier Gestaltungsmöglichkeit haben und ein Optimum an Befugnissen. Dazu dienen die Vorschriften der §§ 8 bis 16. Im übrigen wird Artikel 4 Abs. 1 und 2 Rili umgesetzt.

Zu § 10

Die Untersuchungsführer leiten die Untersuchungen. Die Bundesstelle trifft die notwendige Auswahl in ihrem Personal, soweit letzteres hinreichend sachverständig ist, um als Untersuchungsführer tätig sein zu können, Artikel 6 Abs. 3 Rili.

Zu § 11

Die Untersuchungsbefugnisse müssen optimal und umfassend sein, um ein optimales Ergebnis der Untersuchung mit dem Ziel höchstmöglicher Luftverkehrs-Sicherheit möglich zu machen. Dazu ist die Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft unerläßlich.

Die in § 11 Abs. 1 Nr. 1 vorgesehene Befugnis, Grundstücke und beschädigte Wohnungen zu betreten und zu besichtigen, berührt Artikel 13 des Grundgesetzes. Das Zitiergebot des Artikels 19 Abs. 1 Satz 2 GG ist gewahrt.

Da das Untersuchungsverfahren keinem Gerichtsverfahren gleichzusetzen ist und jede Ähnlichkeit hierzu tunlichst zu vermeiden ist, werden im Gerichtsverfahren gängige Begriffe hier nach Möglichkeit durch geeignete andere ersetzt, z. B. „Nachweise" an Stelle von „Beweisen". Beim Zeugnis/Zeugen oder bei der Wiederaufnahme des Verfahrens erscheint das nicht möglich, zumal auch der Sprachgebrauch sich neue Begriffe kaum aneignen wird.

Zu den §§ 12, 13

Die Unfallstelle selbst und die sich an/auf ihr zeigende Situation ist regelmäßig einer der entscheidenden Schlüssel zur Aufklärung der Unfallursache. Die Lage des Wracks ist ebenso bedeutungsvoll wie die Lage und der Zustand der Toten, der Verletzten und der eventuell an Bord gewesenen Frachtstücke. Jede fremde Einwirkung ohne Dokumentation stört und kann das Ergebnis der Untersuchung verfälschen.

Das Einvernehmen nach § 12 Abs. 1 Satz 3 erscheint notwendig zur Sicherstellung des eventuell relevanten staatlichen Strafverfolgungsanspruches und der damit zusammenhängenden Ermittlungen der Strafverfolgungsbehörden.

Der Schutz Dritter vor Gefahren aus der Unfallstelle spielt daneben eine nur untergeordnete Rolle.

Zu § 14

Mit dieser Vorschrift wird Forderungen der ICAO im Anhang 13 Rechnung getragen. Danach ist insbesondere Vertretern der mit dem betroffenen Luftfahrzeug in technischer und betrieblicher Hinsicht in Verbindung stehenden Staaten Gelegenheit zu geben, sich an der Untersuchung möglichst nahe am Geschehen zu beteiligen.

Die Leitung der Untersuchung liegt jedoch immer beim Untersuchungsführer, Teilnahme findet immer nur unter seiner Aufsicht statt.

Es steht im Belieben solcher fremder Staaten, politische oder fachliche Vertreter zu entsenden; im ersten Fall müssen sie Gelegenheit haben, fachkundige Berater hinzuzuziehen.

In gleicher Weise muß auch der Untersuchungsführer die Befugnis haben, über seine eigenen Qualifikationen hinaus Sachverständige, Berater und Helfer für bestimmte Fachgebiete zu seiner Hilfe beizuziehen. Da sich gefährliche Begegnungen (regelmäßig schwere Störungen) im Luftraum „unter den Augen" der Flugsicherung abspielen, wird in Absatz 5 konkret der Sachverstand von Mitarbeitern der DFS angesprochen. Die Möglichkeit von Interessenkollisionen ist hierbei jedoch nicht auszuschließen; daher muß der Untersuchungsführer eine möglichst große Freiheit haben, Sachverständige aus diesem Bereich selbst auszuwählen.

Sachverständige und Verwaltungshelfer nach Absatz 4 können auch aus Untersuchungsstellen anderer Staaten rekrutiert werden (vgl. dazu Begründung zu § 5).

Mit den Absätzen 7 und 8 sollen aus dem Bereich möglicher Spekulationen und voreiliger Schuldzuweisungen in einem Einzelfall die an der Untersuchung Teilnehmenden ausgeschlossen werden, um jede Behauptung oder Aussage vor einem endgültigen Ergebnisbericht mit dem Odium des Nichtamtlichen zu versehen.

Zu § 15

Die Befangenheitsregelung ergänzt die Vorschriften der §§ 4 und 14 Abs. 7 und 8.

Zu § 16

Die Untersuchung ist eine technisch-betriebliche. Sie hat ausschließlich die Luftverkehrs-Sicherheit zum Ziel. Sie gehört nicht in den unmittelbaren Bereich der Rechtsfindung. Die Bundesstelle nimmt (im Gegensatz zu den Seeämtern) keine gerichtlichen Funktionen wahr. Deshalb wird statt des Begriffs „Beweismittel" der stärker technisch orientierte Begriff des „Nachweismittels" verwendet (die Parameter der Ereignisse sind festzustellen, nachzuweisen) (zu den verwendeten Begriffen vgl. im übrigen zu § 11).

Die Verfügbarkeit von Nachweismitteln muß möglichst umfassend sein. Im Gegensatz zu den Zugangsbefugnissen nach § 11 kommt es hier darauf an, bestimmte Gegenstände insbesondere auf ihre Nachweiserheblichkeit im Zusammenhang mit dem verfolgten Zweck zu überprüfen.

Absatz 1 wird ergänzt durch die Verpflichtungen nach den Absätzen 2 und 3. Dennoch wird trotz des

Zieles der Untersuchung (Ursachenfeststellung ohne Schuldzuweisung) ein Zeugnisverweigerungsrecht anerkannt, falls oder soweit der Zeuge sich selbst oder Angehörige bezichtigen müßte. Subjektive Momente (wie Verschulden usw.) bleiben ggf. anderen Verfahren vorbehalten, ohne daß ihnen durch den Untersuchungsbericht vorgegriffen wird.

Andere Personen belastende Aussagen werden im Einzelfall dadurch nicht abgegeben, daß ein Zeuge seine Zeugeneigenschaft schlicht verneint. Dem kann auch das Gesetz nicht abhelfen.

Zu § 17

Der Inhalt des Untersuchungsberichts gibt die Ergebnisse der Untersuchung wieder. Im Bericht werden die Fakten zusammengetragen, unter allein technisch-betrieblichen Kausalfolgerungen bewertet und in logisch-systematischen Zusammenhang gebracht. Aus ihnen ergibt sich regelmäßig ein mosaikartiges Bild vom Unfallhergang und damit meist auch seiner Ursachen.

Um das natürliche menschliche Element der Fehlerhaftigkeit möglichst klein zu halten, sollen die bezeichneten Personen und Stellen vorab die Gelegenheit eigener Bewertung erhalten. Auf diese Weise sollen denkbare subjektive Momente auf der Seite der Bundesstelle über Absatz 2 erkennbar relativiert werden.

Hinsichtlich der Flugsicherung wird ausdrücklich nicht auf die DFS Bezug genommen, sondern allgemein auf „die für die Flugsicherung zuständige Stelle": EUROCONTROL führt die Flugsicherung im oberen Luftraum durch und kann sonach von einem Unfall oder einer schweren Störung (gefährliche Begegnung) berührt werden.

Zu § 18

Das Ziel der Untersuchung wird mit dem Bericht erreicht. Die Richtlinie und die Forderungen der ICAO (Anhang 13) finden sich hier wie in den anderen einschlägigen Vorschriften des Gesetzes wieder.

Die festgeschriebene Anonymisierung dient Belangen des Datenschutzes. Insbesondere ist sie spezifischer Ausdruck von Zweck und Ziel der Untersuchung und des Berichts unter ausdrücklicher Ausklammerung von Schuldzuweisungen an erkennbare Personen.

Der Untersuchungsbericht ist kein Verwaltungsakt. Er stellt lediglich ein den Fall abschließendes fachliches Gutachten dar – mit der Möglichkeit der Korrektur nach § 22 (Wiederaufnahme). Dies ist Ausdruck einerseits der in § 8 Abs. 1 formulierten „Magna Charta" der Flugunfalluntersuchung und zugleich der der Bundesstelle innewohnenden Einzigartigkeit ihrer Position, ihrer Aufgabe und ihrer Arbeit.

Die Bundesstelle hat für die Ermittlung und Feststellung des objektiven und von allen subjektiven Momenten befreiten Unfallhergangs für Zwecke der Sicherheit des Luftverkehrs eine staatliche, festgeschriebene Ausschließlichkeitsposition inne. Für Untersuchungsberichte nicht gesetzlich dafür autorisierter Personen oder Stellen bleibt kein Raum. In anderen Verfahren eventuell gefundene abweichende Ursachenketten haben für die aufgrund von Sicherheitsempfehlungen zu treffenden Maßnahmen grundsätzlich keine Bedeutung. Sie können eine gewisse Relevanz nur dann gewinnen, wenn neue Tatsachen für eine Wiederaufnahme nach § 22 sprechen würden.

Zu § 19

Die Sicherheitsempfehlung entspricht langjähriger Unfalluntersuchungspraxis, den Forderungen der ICAO und der Richtlinie.

Mit Absatz 3 soll der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Beachtung finden, ohne die Sicherheitsempfehlung damit zu einem anfechtbaren Verwaltungsakt zu machen. Erfordert jedoch die Umsetzung der für notwendig gehaltenen Maßnahme einen auch sehr großen Aufwand, so darf die entsprechende Erkenntnis keinen Einfluß auf die Auswahl der Maßnahme haben. Dies kann im Einzelfall bis zur Suspendierung, äußerstenfalls bis zum Widerruf oder zur Rücknahme der Musterzulassung des Luftfahrzeugs führen.

Die Sicherheitsempfehlung ist im übrigen ihrem Begriff gemäß eine Empfehlung. Sie zu befolgen oder von ihr abzuweichen, fällt in die Verantwortung der zuständigen Stelle (Absatz 2); diese Stellen sind z. B. die DFS oder das LBA, die mit einer Sicherheitsempfehlung auf einen besonderen Fall hingewiesen werden und mit ihr eine hilfreiche Leitlinie zur Gewährleistung der Sicherheit erhalten. Aus der besonderen Sachkenntnis dieser Stellen können sich jedoch im Einzelfall Abweichungen ergeben, die den Erfordernissen schneller und/oder angemessener Rechnung zu tragen geeignet sind.

Zu § 20

Die originale Allein-Kompetenz der Untersuchungsstellen wird hiermit ausdrücklich anerkannt und unterstrichen.

Zu § 21

Da die Untersuchung kein förmliches Verwaltungsverfahren im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes und kein Gerichtsverfahren im Sinne der verschiedenen Prozeßordnungen ist, muß das Institut der Akteneinsichtnahme hinter Zweck und Verfahren der Untersuchung zurücktreten. Untersuchungen dauern jedoch zuweilen länger als Verjährungsfristen im Rechtsverfahrensbereich. Um eventuell eintretenden Verjährungen entgegenzuwirken oder dabei behilflich zu sein, wird neben der Auskunftserteilung (Absätze 1 und 2) über die Absätze 3 und 4 die Einsichtnahme grundsätzlich, aber auf spezielle Fälle beschränkt, ermöglicht.

Die Vorschrift trägt der besonderen Bedeutung der Untersuchungsarbeit, dem Datenschutz, aber auch der Unterstützung der Untersuchung Rechnung.

Die Akteneinsicht paßt vom Prinzip her nicht zu Ziel und Zweck des hoheitlichen Untersuchungsverfahrens. Vor Abschluß der Untersuchung werden damit

Möglichkeiten zu einer Bewertung eröffnet, die bei Herausgabe des offiziellen Berichts u. U. zu diesem und seinen Ergebnissen in Widerspruch stehen können. Dessen müssen sich die Behörden und Gerichte bewußt sein. Andererseits ist sich der Gesetzgeber bewußt, daß dieses Gesetz kaum geeignet ist, bis zum offiziellen Ende einer Untersuchung den Stillstand der Rechtspflege anzuordnen.

Zu § 22

Die Wiederaufnahme auch eines solchen technisch orientierten Verfahrens muß unter definierten Voraussetzungen möglich sein, und zwar ohne Rücksicht auf inzwischen rechtskräftig gewordene richterliche Erkenntnisse in strafrechtlichen, zivilrechtlichen oder verwaltungsrechtlichen Verfahren.

Es wird für zweckmäßig gehalten, unter rechtsstaatlichen Erwägungen hier im besonderen Fall des Satzes 2 ein Gericht zu befassen und die Bundesstelle, aber auch den Antragsteller seinem Spruch zu unterwerfen. Das Gericht soll nicht über den Inhalt des Unfallberichts befinden, sondern lediglich als ebenfalls unabhängige, unparteiische Institution die materielle Erheblichkeit der neuen Tatsache(n) relativ zum Unfallbericht prüfen und damit ggf. die Bundesstelle zwingen, entgegen deren im Bericht fixierter Ansicht und ihrer Ablehnung des Antrages das Verfahren doch noch einmal unter Berücksichtigung der neuen Tatsache(n) zu eröffnen.

Zu § 23

Die Untersuchungskammer dient im wesentlichen dazu, in besonderen Fällen (Absatz 1) nach der Anhörung die zusammengetragenen Fakten zu ordnen und zu bewerten und als Kollegialorgan mit zwangsläufig weiterem Beurteilungshorizont den Bericht zu verfassen.

Als weiteren Gegenstand hat die Kammer die Durchführung eines Wiederaufnahmeverfahrens, letztlich auch unter dem Aspekt, Neues im Kollegialgremium einer umfassenderen Bewertung insbesondere der bereits stattgehabten Erst-Bewertung zu unterziehen.

Zu § 24

Die Errichtung der neuen Behörde hat die organisatorische Auslagerung ihrer Aufgaben aus der Verwaltungszuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) zur Folge. Damit wird die Kostenrechnung des LBA insoweit entlastet von Positionen, die aus weit überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls ohnehin nicht in Ansatz gebracht werden konnten.

Grundsätzlich liegt die Untersuchung allein im allgemeinen weltweiten Interesse der Luftfahrt. Insofern wäre eine Belastung des Halters des Luftfahrzeugs mit den Kosten unseriös und unter rechtsstaatlichen Erwägungen nicht begründbar. Im Hinblick auf die wirtschaftliche Situation der Bundesrepublik Deutschland und unter der Erwägung, Amtsleistungen nach Möglichkeit kostenpflichtig zu machen, erscheint eine Kostenforderung gegenüber denjenigen als berechtigt, die ein erhebliches Verschulden an dem Unglück trifft – auf deren Rechtsnachfolger (z. B. Erben) werden die erbrechtlichen Bestimmungen des BGB entsprechend anzuwenden sein (ggf. mit den dort vorgesehenen Möglichkeiten zur Haftungsbeschränkung, z. B. auf die durch die Rechtsnachfolge erlangten Vermögenswerte). Demgegenüber kann es angesichts der Untersuchungsbefugnisse und der Möglichkeiten der Untersuchung wenig erheblich bleiben, wenn ein Betroffener im Hinblick auf die zu befürchtende Kostenlast seine Mitwirkung bei der Aufklärung beschränkt.

Die Kosten für Bergung und Trümmerbeseitigung soll in jedem Fall der Eigentümer tragen, da sie ihm auch dann zur Last fallen, wenn keine Untersuchung stattfindet. Möglichkeiten des Rückgriffs auf Dritte (Schädiger, Hersteller etc.) sollen mit dieser gesetzlichen Regelung jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Zu den §§ 25, 26, 27

Diese Vorschriften dienen dem Schutz personenbezogener Daten und Informationen.

Der Aktenversand bedarf besonderer Regelung (§ 26 Abs. 3): Je mehr Zeit in einer Unfalluntersuchung verstreicht, um so weniger aussagefähig werden Trümmerstücke und Zeugenaussagen im zeitlichen Zusammenhang mit dem Vorfall selbst. Jede Unterbrechung des Untersuchungsverfahrens läßt Erinnerungen schwinden, ebenso wie Schäden an Drittgegenständen (z. B. Gärten, Häuser etc.) repariert werden. Die nur bildlichen oder verbalen Feststellungen verlieren an Aktualität und Interpretationswert. Das Untersuchungsergebnis, je früher und genauer desto besser, kann im Einzelfall Hunderten von Menschen das Leben bewahren. Das FlUUG entscheidet zugunsten der Leibessicherheit der Öffentlichkeit.

Bei der Übermittlung von personenbezogenen Daten an ausländische Staaten (§ 26 Abs. 4) sind die schutzwürdigen Interessen des Betroffenen in besonderer Weise zu berücksichtigen. Entsprechend Artikel 26 der EG-Datenschutzrichtlinie (95/46/EG vom 24. Oktober 1995) ist bei Ländern der Europäischen Gemeinschaft – jedenfalls spätestens mit Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht – von einem ausreichenden Datenschutzstandard auszugehen. Bei anderen Staaten kann auf die Gewährleistung eines angemessenen Datenschutzstandards im Empfängerland in bestimmten eng umgrenzten Fällen wegen der besonderen Bedeutung der Mitteilung und der internationalen Regelungen unter den ICAO-Staaten als Voraussetzung verzichtet werden. Dies betrifft im Rahmen des erforderlichen Umfangs die Verhinderung von Flugunfällen und die Information von Angehörigen der vom Unfallereignis Betroffenen.

Im Hinblick auf ein Wiederaufnahmeverfahren müssen die Akten wenigstens 20 Jahre aufbewahrt werden (§ 27). Bei Unfällen mit tödlichem Ausgang (auch bei am Boden getroffenen Dritten) sollte auch nach einer möglichen Wiederaufnahme die (neue) 20-Jahresfrist möglich sein bis zu einer Gesamtdauer der Aufbewahrung von 30 Jahren.

Zu § 28

Die statistische Beobachtung der Entwicklung ist ein nicht unbedeutender Teil der Unfall-Ursachen-Aufklärung und -Bewertung. Die Vorschrift folgt dem bewährten Muster des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes, trägt aber den Besonderheiten und Erfordernissen der Luftverkehrs-Sicherheit Rechnung.

Absatz 4 bezieht ausländische Statistiken mit ein und regelt die Veröffentlichung und Auftragsauswertung.

Die kostenlose Ausgabe von Veröffentlichungen nach Absatz 5 dient der Aufklärung der Bevölkerung im Sinne der Luftverkehrs-Sicherheit.

Dasselbe gilt für die Entsendung von Referenten der Bundesstelle nach Absatz 6. Auch hier ist – wie in Absatz 4 Satz 2 – die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben der Behörde vorrangig.

Zu § 29

Bleibt ein Luftfahrzeug vermißt, nachdem die Suche erfolglos abgebrochen wurde, so gilt dies als Unfall (Anhang 13 ICAO-Abkommen). Hieraus rechtfertigt sich die Mitwirkung der Bundesstelle am Such- und Rettungsdienst.

Zu § 30

Der Katalog des Absatzes 1 bezieht sich auf Verletzungen bestimmter Verhaltensnormen des Gesetzes, um so die Funktionen der Bundesstelle in ihrer eigentlichen Aufgabenerfüllung zu erleichtern.

Die maximale Höhe einer Geldbuße bis zu 2 000 DM erscheint ausreichend. Insoweit gilt auch hier § 17 Abs. 1 OWiG (bis zu 2 000 DM).

Da die Aufgaben der Bundesstelle im Ergebnis ausschließlich feststellender Natur sind, erscheint es zweckmäßig, sie nicht mit der Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten selbst zu befassen, sondern diesen Randaspekt dem LBA anzuvertrauen.

Zum Anhang

Der Anhang folgt im wesentlichen dem Anhang der Richtlinie.

Zu Artikel 2

Die Untersuchung von Störungen und Unfällen ist nicht länger Aufgabe des Luftfahrt-Bundesamtes. Einen Untersuchungsreferenten beim Luftfahrt-Bundesamt gibt es daher nicht mehr. Damit ist diese Aufsichtsregelung gegenstandslos. Es bleibt – ohne das in einem Gesetz erwähnen zu müssen – Hauptaufgabe des Luftfahrt-Bundesamtes, für die Sicherheit im Luftverkehr zu sorgen = Verhütung von Flugunfällen. Der Such- und Rettungsdienst hingegen ist nicht Aufgabe des Luftfahrt-Bundesamtes; diese Aufgaben finden ihre Zuweisung und Regelung in einer Verwaltungsvereinbarung über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Such- und Rettungsdienstes, (BMV/ BMVg), in gemeinsamen Richtlinien zur Durchführung des Such- und Rettungsdienstes und in einem Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See (vom 27. April 1979).

Zu Artikel 3

§ 5 LuftVO bedarf der Anpassung an das FlUUG.

Zu Absatz 1

Die Meldepflicht verbleibt bei den Personen, die für die sichere Durchführung des Fluges und die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich sind und die einschlägigen Luftverkehrsvorschriften in besonderem Maße kennen. Die Ausnahme der Meldepflicht für Unfälle von Luftsportgeräten im Regelfall folgt der Erkenntnis, daß von diesen Geräten aufgrund ihrer geringen Masse und Fluggeschwindigkeit ein erheblich kleineres Gefahrenpotential ausgeht als von anderen Luftfahrzeugen.

Zu Absatz 2

Die Untersuchung von schweren Störungen (Ereignisse, bei denen ein Unfall nur knapp vermieden werden konnte) bringt wertvolle Erkenntnisse zur Unfallverhütung, da hier eine schnelle und umfassende Auswertung der Abläufe unter genauer Festlegung der Ursachen möglich ist. Der Notwendigkeit der Erfassung aller schweren Störungen zur Beurteilung des Geschehens und der Erarbeitung von Sicherheitsempfehlungen aus dem Gesamtüberblick heraus wird mit diesem Absatz Rechnung getragen.

Zu Absatz 3

Bei der Untersuchung von Unfällen und in besonderem Maße von schweren Störungen ist der Zeitfaktor für die Unfalluntersucher von großer Bedeutung. Zum einen können leicht vergängliche Spuren vergehen, zum anderen soll eine Störung an einem Luftfahrzeug, die nach der Landung behoben wird, möglichst noch während der „Bodenzeit" des Luftfahrzeugs untersucht werden können, um entsprechende Verzögerung zu vermeiden. Dazu ist es notwendig, daß die Stellen, die von dem Ereignis oftmals als erste Kenntnis erhalten, dies unverzüglich weitermelden.

Darüber hinaus ist die Meldepflicht für den Bereich der Flugsicherung unerläßlich, da gefährliche Begegnungen zum Beispiel unter Instrumentenflugbedingungen nur von dieser Seite erkannt werden können.

Zu Absatz 4

Das Meldesoll umfaßt auch Angaben über die beförderten gefährlichen Güter, da diese, obwohl in entsprechenden Gebinden befördert, nach einem Ereignis zu einer zusätzlichen Gefährdung führen können und die Einleitung besonderer Vorsichtsmaßnahmen erforderlich machen.

Zu Absatz 5

Gemeint sind Pflichten zum Beispiel nach § 11 LuftVZO bei technischen Mängeln, die die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen. Hier ist der Anschein zu vermeiden,

das Gesetz regele Meldepflichten bei Unstimmigkeiten abschließend.

Zu Absatz 6

Luftsportgeräte sind aus dem Untersuchungsverfahren ausgeklammert (vergleiche zu Absatz 1). Gleichwohl erscheint es im Interesse der Luftverkehrs-Sicherheit auch dieser Luftsportgeräte und damit zum Schutz der meist nur einsitzig fliegenden Luftfahrer zweckmäßig, den Beauftragten (vergleiche § 31 c LuftVG) Kenntnis von Unfällen und Störungen zu geben; er ist verantwortlich für die Muster- und Verkehrszulassung der Geräte und für die Erlaubnisse dieses Luftfahrtpersonals.

Zu Absatz 7

Mit diesem Absatz verweisenden Inhalts wird einerseits eine Konvergenz mit dem FlUUG selbst hergestellt und andererseits ein umständlich wiederholender Katalog gesetzlicher Definitionen hier erspart.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333